

# Vorschau Frühjahrssession 2009

## Ständerat

### Kontakte:

**NR Markus Hutter, via Parlament**

**Hans Koller, Generalsekretär strasseschweiz (031 329 80 80)**

## Inhaltsverzeichnis

### Frühjahrssession 2009: 02. bis 20. März 2009

#### Ständerat

(Nr.)	(Autor)	(Titel)
04.310	Kt.Iv. Aargau	Konkretisierung des Verbandsbeschwerderechts hinsichtlich Verantwortlichkeit, Finanzierung und Verfahrensordnung (19.03.09) <b>Zustimmung</b>
05.028	Bundesratsgeschäft	Bahnreform 2. Zusatzbotschaft (Differenzen Entwürfe 8 und 9) <i>(Sicherheitsdienst der Transportunternehmen; Angleichungen und Systematisierung rechtlicher und finanztechnischer Standards unter Bahnen)</i> (10.03.09) <b>Zustimmung</b>
07.082	Bundesratsgeschäft	Gesamtschau FinöV (ZEB) (Differenzen Entwürfe 1, 3 und 5) <i>(Festlegung der künftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur und deren Finanzierung)</i> (04.03.09) <b>Zustimmung</b>
07.3492	Mo. NR (Leutenegger Oberholzer)	ZEB. Planungsauftrag für zusätzlichen Jura-Durchstich <i>(Angebots- und Infrastrukturkonzept für den Planungszeitraum ab 2030)</i> (04.03.09) <b>Ablehnung</b>
07.3495	Mo. NR (Wehli)	Neat und ZEB <i>(Konzept zur Vollendung des Schienennetzes nach dem Konzept „Bahn 2000“ und Neat innert geeigneter Frist)</i> (04.03.09) <b>Ablehnung</b>
09.3000	Po. KVF-SR (08.3594)	Sanierung des Gotthard-Strassentunnels <i>(Konzept, wie und wann die notwendigen grossen Sanierungsarbeiten im Gotthard-Strassentunnel in Angriff genommen werden)</i> (04.03.09) <b>Zustimmung</b>

**04.310 Kt.lv. Aargau****Konkretisierung des Verbandsbeschwerderechts hinsichtlich Verantwortlichkeit, Finanzierung und Verfahrensordnung**

Antrag: Konkretisierung der Legitimationsvoraussetzungen, der Rechenschaftspflicht und der Finanzierung der Organisationen, die in den Bereichen Natur- und Heimatschutz sowie Umweltschutz beschwerdeberechtigt sind. Änderung der Verfahrensordnung hinsichtlich Missbrauchsbekämpfung.

Ziel: Die Standesinitiative verfolgt insbesondere die nachstehenden Anliegen (Auswahl):

- Jährliche öffentliche Rechenschaftsablage über den Gebrauch des Einsprache- und Beschwerderechts.
- Beschränkung der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) auf das zwingend Notwendige und auf jene Umweltbereiche, die durch das Vorhaben tangiert werden.
- UVP-Pflicht für zonenkonforme Bauten in einer rechtskräftigen Bauzone nur in gewichtigen Ausnahmefällen.
- Ausschluss der Verbandsbeschwerden bei Projekten, zu denen rechtskräftige Volksentscheide (eventualiter: Parlamentsentscheide evtl. mit qualifiziertem Mehr) vorliegen.
- Ausschluss von Einwänden, die nicht bereits im Vorverfahren vorgebracht worden sind.
- Beschränkung der aufschiebenden Wirkung von Beschwerden, soweit durch die Bauausführung der Umwelt nicht ein nicht wieder gut zu machender Schaden zugefügt wird.
- Beteiligung der Verbände an den Verfahrenskosten.
- Verbot von Privatbussen und von Freikäufen.

Antrag RK-SR: (06.11.07) Die Kommission gibt der Standesinitiative mit Stichentscheid des Präsidenten Folge.

Antrag RK-NR: (15.02.08) Mit 14 zu neun Stimmen bei vier Enthaltungen gibt die Kommission der Standesinitiative Folge.

Kommentar: Auch **strasseschweiz** empfiehlt, der Standesinitiative Folge zu geben. Nachdem es der Souverän abgelehnt hat, das Beschwerderecht für Umwelt-, Natur- und Heimatschutzorganisationen bei Beschlüssen, die auf Volksabstimmungen oder Entscheiden von Parlamenten beruhen, aufzuheben (Eidg. Volksinitiative „Verbandsbeschwerderecht: Schluss mit der Verhinderungspolitik – mehr Wachstum für die Schweiz!“; 07.046), drängen sich für gewisse Aspekte des Verbandsbeschwerderechts weitere Korrekturen auf.

Die vorliegende Standesinitiative gibt die Möglichkeit, insbesondere das Verhältnis des Verbandsbeschwerderechts zu demokratischen Entscheiden näher zu prüfen. Es gilt dabei insbesondere abzuklären, wie einer faktischen Ausserkraftsetzung des Mehrheitswillens durch ökologisch begründete Blockaden entgegen gewirkt werden kann. Denn nicht jeder erzwungene Verzicht auf einen Parkplatz ist ein ökologischer Fortschritt und nicht jeder Schwellenwert gemäss Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) ist ein Indikator für die Umweltbelastung.

**05.028 Bundesratsgeschäft****Bahnreform 2. Zusatzbotschaft  
(Differenzen Entwürfe 8 und 9)**

- Vorhaben: Mit dem Zusatzbericht vom 9. März 2007 hat der Bundesrat die ersten Teile der überarbeiteten Bahnreform 2 (05.028), welche das Parlament 2005 zurückgewiesen hat, erneut vorgelegt.  
Die Vorlage umfasst die wenig bestrittenen Elemente, namentlich
- § die Revision des Sicherheitsdiensts (Bundesgesetz über die Sicherheitsorgane der Transportunternehmen im öffentlichen Verkehr, BGST; **Entwurf Nr. 8**: Übertragung des Sicherheitsdiensts auf private Organisationen, kein Gebrauch von Schusswaffen, usw.)
  - § die Gleichstellung der Transportunternehmungen sowie die Weiterentwicklung früherer Reformen (**Entwurf Nr. 9**: Kompetenz zur Festsetzung von tieferen Werten Blutalkoholkonzentration für Lenker im öV auf der Strasse; Delegation von Gefahrgutsprüfungen an Private; Videoüberwachung; Abgeltung von Leistungen des öV; Trennung von Verkehr und Infrastruktur; freie Verfügbarkeit des Gewinns von konzessionierten Transportunternehmungen; Gleichbehandlung der Privatbahnen mit der SBB bei Beschaffung und Unterhalt von Rollmaterial, usw.).
- Ziel: Effizienzsteigerungen im öffentlichen Verkehr (öV) und die nachhaltige Sicherung eines leistungsfähigen Bahnsystems.
- Beschluss NR: (11.03.08) Der Nationalrat stimmt der **Vorlage 8** mit 118 zu 62 Stimmen abweichend vom Entwurf des Bundesrats zu.  
Die Bahnpolizei soll neu in einen Sicherheitsdienst und eine Transportpolizei aufgeteilt werden. Der Sicherheitsdienst darf lediglich Ausweise kontrollieren sowie Personen anhalten und wegweisen. Die Transportpolizei darf nach dem Entscheid des Nationalrats auch Gegenstände beschlagnahmen und Personen der Polizei zuführen. Die Bewaffnung mit Schusswaffen wurde nicht explizit verboten.  
Die **Vorlage 9** nimmt der Nationalrat mit 113 zu 55 Stimmen an.
- Beschluss SR: (22.09.08) Der Ständerat schliesst sich betreffend die **Vorlage 8** seiner vorberatenden Kommission an. Es werden weitere Präzisierungen beim Sicherheitsdienst vorgenommen sowie die Rechte und Pflichten des Sicherheitsdiensts und der Transportpolizei klarer bzw. differenzierter geregelt. Dem Nationalrat schliesst sich dem Ständerat in der Frage der Bewaffnung der Transportpolizei an. Hingegen wird der Transportpolizei die Kompetenz zur Verhaftung von Personen abgesprochen. **Vorlage 9** ist im Ständerat in der Fassung des Nationalrats weitgehend unbestritten.
- Antrag KVF-NR: (30.10.08) Bei **Vorlage 8** folgt die Kommission grossmehrheitlich dem Ständerat. In **Vorlage 9** will die Kommission an der Anbietung des Direkten Verkehrs im Fern- und Regionalverkehr bei verschiedenen Unternehmungen festhalten. Zudem wird beantragt, die **Vorlagen 1-7** sowie **10** abzuschreiben, da sie insbesondere durch die **Vorlagen 8** und **9**, aber auch aufgrund anderer Vorlagen erledigt sind.
- Kommentar: **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS empfiehlt, den Anträgen der KVF-NR zu folgen.

**07.082 Bundesratsgeschäft****Gesamtschau FinöV (ZEB)  
(Differenzen Entwürfe 1, 3 und 5)**

- Vorhaben: Mit der Gesamtschau FinöV sollen die künftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) festgelegt und der NEAT-Gesamtkredit angepasst werden. ZEB soll im Umfang von rund 5,2 Milliarden Franken realisiert werden; für die Neat ergibt sich ein neuer Finanzbedarf in Höhe von 19,1 Milliarden Franken.
- Die Gesamtschau FinöV gliedert sich in sechs Vorlagen:
- **Vorlage 1:** Bundesgesetz über die Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEBG) – Fortsetzung der Bahn-2000-Projekte; Ausbau von Eisenbahnknoten; Massnahmen zur Beschleunigung, Verdichtung und Leistungssteigerung.
  - **Vorlage 2:** Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur – Kredit: 5,2 Mrd. Franken.
  - **Vorlage 3:** Bundesbeschluss über die Finanzierung der Lärmsanierung der Eisenbahnen – Kredit: 1,33 Mrd. Franken.
  - **Vorlage 4:** Bundesbeschluss über die Anpassung des Neat-Gesamtkredits (Alpentransit-Finanzierungsbeschluss) – Gesamtkredit: 19,1 Mrd. Franken (inkl. Reserven).
  - **Vorlage 5:** Verordnung der Bundesversammlung über das Reglement des Fonds für die Eisenbahngrossprojekte – Verzögerter Beginn Rückzahlung der Bevorschussung.
  - **Vorlage 6:** Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit zur Planung der Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur – Kredit: 40 Mio. Franken.
- Ziel: Bau und Finanzierung der Neat und der übrigen schweizerischen Bahninfrastruktur für den Personen- und den Güterverkehr sichern.
- Beschluss SR: (05.06.08) (**Vorlage 1**) Auftrag an den Bundesrat zur Ausarbeitung einer Vorlage bis 2010 über weitere Angebotsentwicklung der Bahninfrastruktur; weitere Aufstockung des FinöV-Gesamtkredits, Suche neuer Einnahmenquellen.
- (**Vorlage 2**) Bewilligt wird ein Kredit von 5,4 Mrd. Franken für die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur, 200 Mio. Franken zusätzlich für den Regionalverkehr.
- Vorlagen 3 bis 6:** Beschluss gemäss Entwurf des Bundesrats.
- Beschluss NR: (16.09.08) **Vorlage 4** wird gutgeheissen; der Neat-Gesamtkredit wird somit auf 19,1 Mrd. Franken festgesetzt.
- (15.12.08 bzw. 17.12.08) **Vorlage 1** wird ergänzt mit expliziter Nennung einzelner Ausbaustrecken. **Vorlage 3:** Der Nationalrat lehnt die Kürzung bei der Lärmsanierung der Eisenbahnen ab. **Vorlagen 2, 5 und 6:** Der Nationalrat folgt mehrheitlich dem Ständerat.
- Antrag KVF-SR: (13.01.09) Die Kommission beantragt die Zustimmung zur **Vorlage 1**. Betreffend die Kürzung der Finanzmittel für die Lärmsanierung der Eisenbahnen (**Vorlage 3**) hält die Kommission am Vorschlag des Bundesrats fest.
- Kommentar: **strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS** empfiehlt die Zustimmung zu den Anträgen der KVF-SR im Rahmen der Differenzbereinigung zur Vorlage.

**07.3492 Mo. NR (Leutenegger Oberholzer) ZEB. Planungsauftrag für zusätzlichen Jura-Durchstich**

- Antrag:** Dem Parlament ist bis 2010 ein Angebots- und Infrastrukturkonzept zu einem zusätzlichen Jura-Durchstich inklusive Zufahrten vorzulegen und den SBB ein entsprechender Planungsauftrag zu erteilen. Die entsprechenden Arbeiten und die notwendigen Planungskredite sind in die ZEB-Vorlage aufzunehmen.
- Ziel:** Die Notwendigkeit eines zusätzlichen Jura-Durchstichs (Wisenberg-tunnel) inklusive Zufahrten bestätigen.
- Antwort BR:** (28.11.08) Der Bundesrat beantragt die Annahme der Motion.  
Das Parlament hat im Jahr 2005 einen Kredit für eine Kapazitätsanalyse der Nord-Süd-Achsen des schweizerischen Schienennetzes (Kansas) beschlossen. In diesem Rahmen finden gegenwärtig für den an ZEB anschliessenden Planungszeitraum ab 2030 im Rahmen der Trinationalen Langfristplanung Basel (TLB) entsprechende Kapazitätsuntersuchungen statt. Mit der Vorlage Gesamtschau FinöV soll der Bundesrat auch beauftragt werden, so rasch wie möglich eine Botschaft zu einer Vorlage über die weitere Angebotsentwicklung und den weiteren Ausbau der Bahninfrastruktur (Folgebotschaft) vorzulegen. Darin soll u.a. auch dargelegt werden, ob und wie der Wisenbergtunnel realisiert werden kann.
- Beschluss NR:** (21.12.08) Der Nationalrat heisst die Motion gut.
- Antrag KVF-SR:** (13.01.09) Die Kommission beantragt einstimmig, die Motion abzulehnen. Das Anliegen der Motion wurde mit der Verabschiedung des ZEB-Gesetzes (07.082) behandelt und entschieden. Die Motion ist damit obsolet geworden.
- Kommentar:** **strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS** empfiehlt die Ablehnung der Motion (Begründung analog KVF-SR).  
Die Funktionalität der Neat-Bauten, in die bereits etliche Milliarden Franken investiert wurden, ist allerdings insofern zu gewährleisten, als die Kapazitäten der Zufahrtsstrecken nach Massgabe der Verkehrsnachfrage sichergestellt werden (insbesondere dritter Juradurchstich; Wisenbergtunnel). Längerfristig betrachtet darf der Personenverkehr bei den Bahnen nicht priorisiert werden.

**07.3495 Mo. NR (Wehrli) Neat und ZEB**

- Antrag:** In die Vorlage über die „Zukünftige Entwicklung Bahninfrastruktur“ (ZEB) ist der verbindliche Auftrag aufzunehmen, bis 2011 darzulegen, wie die Netzvollendung nach dem Konzept „Bahn 2000“ und Neat – gemäss Botschaft vom 23. Mai 1990 und auf eben dieser Basis – innert geeigneter Frist umgesetzt und finanziert werden kann.
- Ziel:** Vorlegen einer weitergehenden, verbindlichen Perspektive beim Ausbau des Schweizer Schienennetzes.
- Antwort BR:** (28.11.08) Der Bundesrat beantragt die Annahme der Motion.  
Das Parlament hat im Jahr 2005 einen Kredit für eine Kapazitätsanalyse der Nord-Süd-Achsen des schweizerischen Schienennetzes (Kansas) beschlossen. In diesem Rahmen finden gegenwärtig für den an ZEB anschliessenden Planungszeitraum ab 2030 im Rahmen der Trinationalen Langfristplanung Basel (TLB) sowie den Südanschlüssen der Neat entsprechende Kapazitätsuntersuchungen statt. Ergebnisse dieser Abklärungen werden in die Folgebotschaft über die weitere Angebotsentwicklung und den weiteren Ausbau der Bahninfrastruktur einfließen. Mit der Vorlage Gesamtschau FinöV soll der Bundesrat beauftragt werden, diese Folgebotschaft so rasch wie möglich vorzulegen. Darin soll insbesondere auch dargelegt werden, ob und wie weitere Vorhaben wie u.a. die Erweiterungsoptionen, das 3. Gleis Lausanne–Genf, der Zimmerberg-Basistunnel und der Wisenbergertunnel realisiert werden können. Zudem soll die Vorlage auch Vorschläge zur Finanzierung enthalten.
- Beschluss NR:** (21.12.08) Der Nationalrat heisst die Motion gut.
- Antrag KVF-SR:** (13.01.09) Die Kommission beantragt einstimmig, die Motion abzulehnen. Das Anliegen der Motion wurde mit der Verabschiedung des ZEB-Gesetzes (07.082) behandelt und entschieden. Die Motion ist damit obsolet geworden.
- Kommentar:** **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS empfiehlt die Ablehnung der Motion (Begründung: analog KVF-SR).  
Die Funktionalität der Neat-Bauten, in die bereits etliche Milliarden Franken investiert wurden, ist insofern zu gewährleisten, als die Kapazitäten der Zufahrtsstrecken nach Massgabe der Verkehrsnachfrage sichergestellt werden (insbesondere dritter Juradurchstich; Wisenbergertunnel). Längerfristig betrachtet darf der Personenverkehr bei den Bahnen nicht priorisiert werden.

**09.3000 Po. KVF-SR (08.3594) Sanierung des Gotthard-Strassentunnels**

**Antrag:** Der Bundesrat wird gebeten, dem Parlament bis Ende 2010 in einem Konzept aufzuzeigen, wie und wann er gedenkt, die notwendigen grossen Sanierungsarbeiten im Gotthard-Strassentunnel vornehmen zu lassen. Dabei sind Fragen wie Zeitbedarf, Umfang der Sanierungsarbeiten, Schliessung des Tunnels für den Verkehr, Ausweichrouten, verkehrsmässige Erschliessung des Tessins während Sanierungsphase usw. zu beantworten.

Sollte sich bei der Planung der Tunnelsanierungsarbeiten die Erkenntnis durchsetzen, dass der Bau einer zweiten Röhre zweckmässig ist und die beste Lösung darstellt, so sind weitere Fragen zu beantworten wie: verfassungsmässige und gesetzliche Voraussetzungen, Mehrheitsfähigkeit einer zweiten Tunnelröhre bei der Schweizer Bevölkerung, Kosten, Finanzierung, Sicherheitslage, Zeitbedarf für Realisierung, Auswirkungen auf die Verlagerungspolitik, usw.

**Ziel:** Umfassende Abklärung der Fragen um die Sanierung des Gotthard-Strassentunnels: Bis wann sind welche Sanierungsarbeiten nötig, welche Vor- und Nachteile hätte eine allfällige zweite Röhre und unter welchen Bedingungen und zu welchem Preis – politisch und ökonomisch – könnte eine solche allenfalls gebaut werden?

**Kommentar:** **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS empfiehlt die Annahme des Postulats.

Der Ständerat hat am 8. Dezember 2008 seiner Verkehrskommission zwei Vorstösse zur Vorberatung zugewiesen, welche einen Bericht bzw. den Bau eines zweiten Strassentunnels am Gotthard verlangen (08.3594 Mo. Marty Dick. Gotthard-Strassentunnel. Zweite Röhre mit einspuriger Verkehrsführung und 08.3745 Po. Lombardi. Sanierung des Gotthard-Strassentunnels. Bau einer zweiten Röhre).

Bis heute liegt keine schlüssige Antwort auf die Frage vor, wie die bevorstehende Sanierung der mittlerweile in die Jahre gekommenen rund 17 Kilometer langen Röhre ohne massive Behinderung des Verkehrs bewerkstelligt werden kann. Gemäss der für den Gotthard-Strassentunnel zuständigen Betriebskommission werden in der Periode 2010-2030 die nächtlichen Sperrwochen für alle Unterhalts- und Erneuerungsarbeiten nicht mehr ausreichen. Für den Belagsersatz, der etwa im Jahr 2010 anfällt, braucht es eine Totalsperrung des Gotthard-Strassentunnels von einer Woche.

In den darauf folgenden Jahren sind vereinzelte Sperrungen von ebenfalls einwöchiger Dauer unumgänglich. Spätestens ab dem Jahr 2030 muss die Gotthardröhre einer Generalrevision unterzogen werden, was eine mehrmonatige Sanierungsphase mit entsprechenden Behinderungen nach sich zieht. Die Schliessung des Tunnels wird die Isolierung des Kantons Tessin sowie Verkehrslawinen auf der San Bernardino-Strecke und anderen Routen über die Alpen bedeuten. Da diese Alpenübergänge dem Verkehrsansturm nicht gewachsen sind, wird das Sicherheitsrisiko massiv ansteigen. Ist dannzumal aber eine zweite Tunnelröhre am Gotthard-Strassentunnel fertig gestellt, so ist die Sanierung der „alten“ Röhre ohne Schliessung der wichtigsten Schweizer Nord-Süd-Verkehrsader möglich.